ROK XVII. Warszawa, Październik 1936 r. Nr. 8 (257)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIAZKU ZAW. MASZYNISTOW KOLEJOWYCH



PISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi raz w miesiącu. Redakcja i Administracja: **Warszawa, Chmielna 9 m. 9**, tel. 595-28 i 539-00. **Konto czekowe P.K.O. 3585.** Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

TREŚĆ NUMERU: **Rewizja przepisów emerytalnych.** — **Godzinowe.** — **Inż. Wł. Witkowski** — **wspomnienie pośmiertne.** — **Sprawy służbowe:** Zawiadamianie drużyn pociągów o zmianach w rozkładzie jazdy. — Wynagrodzenie pracowników umownych.— W sprawie klasy biletów szkolnych. — Zaliczki na uposażenie i akcja oddłużeniowa. — **Życie związkowe:** Józef Kunicki — wspomnienie pośmiertne i omówienie przyczyn katastrofy na szlaku Wilno — Nowowilejka dn. 17.VIII. 1936 r. — Wystąpienia i interwencje. — Komunikat kasowy. — Zamiana. — Podziękowania.

REWIZJA PRZEPISOW EMERYTALNYCH

Od chwili, gdy pod koniec ubiegłego roku wydane zostały głośne dekrety i rozporządzenia, ograniczające zaliczalność czasu służby w b. państwach zaborczych do wysługi emerytalnej — sprawa rewizji przepisów emerytalnych nie schodzi ani na chwilę z warsztatu prac rządowych i zaprząta stale uwagę opinii publicznej.

Wiadomo, iż zasady przewodnie wspomnianych dekretów nie znalazły uznania w społeczeństwie. Pomijając już nawet samych zainteresowanych — wypowiedział się przeciwko nim Sejm i Senat, potępiły je niemal jednogłośnie wszystkie mniej lub więcej niezależne organy opinii publicznej. Chodziło przytym nie tyle o obniżenie wysokości zaopatrzeń emerytalnych, obciążonych ponadto i równocześnie „podatkiem specjalnym", ile o pewne pomysły, sprzeciwiające się zbyt jaskrawo zasadom praworządności oraz poczuciu sprawiedliwości. Bezceremonialne naruszenie praw nabytych, ryczałtowy, a niczym nieuzasadniony wyrok potępienia ludzi, którzy pracowali w b. państwach zaborczych, nie mogąc pracować w państwie własnym, a wreszcie motyw zasadniczy: przerzucanie odpowiedzialności za zwiększenie budżetu emerytur na ofiary polityki personalnej — wszystko to nie mogło przejść bez echa i bez sprzeciwu ze strony społeczeństwa.

Pod naciskiem opinii publicznej rząd zmuszony został do przyznania, iż w omawianych dekretach nie wszystko było w całkowitym porządku i przystąpił do pracy nad nową, nie wiadomo już którą z kolei, rewizją przepisów emerytalnych. Jak każda praca wymuszona, tak też i ta praca odbywała się bez zbytniego pośpiechu. Stworzono komisję, złożoną początkowo z samych urzędników Ministerstwa Skarbu i polecono jej zbadać, co by się dało zrobić, tak jednakże, aby nowe projekty nie spowodowały znaczniejszego zwiększenia ogólnego wydatku na obsługę emerytur. Jasne jest, że komisja ograniczona i skrępowana taką instrukcją, nie mogła rozwiązać problemu emerytalnego w skali ogólno-społecznej, lecz mogła conajwyżej zaproponować i zaproponowała rzeczywiście paliatywy. Myśl zasadnicza programu reformy, opracowanego przez komisję, streszczała się w propozycji odjęcia coś niecoś jednym emerytom i użycia uzyskanych tą drogą oszczędności na dodanie innym. Skorzystać mieli przede wszystkim znowu „zasłużeni" i „odznaczeni".

Tym razem jednak „zasłużeni" nie znaleźli już ani łaski, ani uznania w oczach społeczeństwa. Podniosły się ze wszech stron głosy protestu, przestrzegające przed stwarzaniem nowych różnic między obywatelami i przed pogłębianiem istniejących na tym tle fermentów. Daliśmy i my wymowny wyraz poglądom naszego środowiska na to zagadnienie w artykule p. t. „Znowu zasłużeni", zamieszczonym w sierpniowym numerze „Maszynisty" z r. b.

I znowu pod naciskiem opinii publicznej wypadło wycofać niefortunne projekty i szukać nowego sposobu rozwiązania zawiłego splotu zagadnień emerytalnych. Ogłoszony został w prasie list wystosowany przez p. Wicepremiera i Ministra Skarbu, inż. E. Kwiatkowskiego, do Zarządu Związku Polskich Zrzeszeń Emerytalnych, w którym czytamy, m. in., co następuje:

„W rozmowach z Panami Posłami i delegatami zrzeszeń emerytalnych państwowych dawałem wyraz memu przekonaniu, że dekret z listopada r. ub. w niektórych wypadkach mógł istotnie dotkliwie zaciążyć na sytuacji emerytów, wdów i sierot, a zwłaszcza tych osób, których egzystencja zależy wyłącznie od emerytury płaconej przez Skarb Państwa. Wyszukaniem możliwości i sposobów zmodyfikowania dekretu listopadowego zajęła się specjalna komisja przeze mnie powołana, która przestudiowała całokształt zagadnienia emerytalnego. Zasadą, jaką komisja musiała się kierować — z uwagi nie tylko na wyjątkową sytuację Skarbu Państwa, ale również na zupełnie niezwykły wzrost wydatków na emerytury w Polsce przy równoczesnym silnym spadku cyfry globalnej budżetu — było wyszukanie takich rozwiązań, które nie spowodowałyby ponownego i znaczniejszego zwiększenia ogólnego wydatku na obsługę emerytur.

W toku prac komisji sformułowane zostały wnioski, zmierzające do złagodzenia przepisów dekretu z 22 listopada 1935 r., przede wszystkim przez zniesienie ograniczeń, przewidzianych art. 2 tego dekretu w stosunku do osób, które zasłużyły się dla Narodu i Państwa Polskiego, oraz do emerytów niezdolnych do pracy ze względu na wiek, których wynagrodzenie emerytalne nie przekracza 100 zł. Te wnioski mogły być zreali-

zowane w łączności z możliwymi jeszcze do zastosowania ograniczeniami w zakresie uprawnień emerytów pracujących zarobkowo, w zakresie doliczenia do wysługi emerytalnej lat nieprzesłużonych (z tytułu rzekomej niezdolności do pracy), oraz w zakresie emerytur przekraczających 1.000 zł. miesięcznie.

Po przedstawieniu mi tych wniosków, postanowiłem poddać je dyskusji w rozszerzonym składzie komisji, a następnie przy współudziale delegatów zainteresowanych zrzeszeń emerytalnych, było bowiem i jest moim dążeniem, aby uniknąć wszelkich nowych zadrażnień przy nowelizowaniu dekretu.

Już we wstępnych konferencjach, które przeprowadziłem, okazało się, że wnioski komisji uznane zostały za niewystarczające, a nawet oświetlono mi je jako pogłębiające niezadowolenie emerytów. W szczególności zniesienie ograniczeń dekretu listopadowego w stosunku do osób, które uzyskały odznaczenie polskie, spotkało się z krytyką i sprzeciwem.

W tym stanie rzeczy postanowiłem zaniechać dalszych narad na podstawie wniosków komisji i poleciłem opracowanie nowego projektu ustawodawczego, obejmującego całokształt zagadnień emerytalnych. Projekt ten zamierzam wnieść pod obrady zbliżającej się sesji budżetowej Sejmu i Senatu, wychodząc z założenia, że publiczne rozpatrzenie projektowanej reformy, w sharmonizowaniu z pracami budżetowymi, będzie najbardziej właściwą drogą do załatwienia tego niezwykle trudnego problemu".

List ten, zawierający sformułowanie poglądów Ministra, mającego głos decydujący w sprawie rewizji przepisów emerytalnych, stanowi dostateczną podstawę do oceny sytuacji i wysnucia pewnych wniosków i przewidywań.

Sprawa emerytalna będzie zatem poddana pod obrady ciał ustawodawczych już w nadchodzącej sesji budżetowej. W tym celu opracowany będzie projekt, obejmujący całokształt zagadnień emerytalnych. O treści tego projektu narazie nic nie wiadomo, można się jednak spodziewać, a raczej obawiać, że będzie się on z konieczności obracał w kręgu ustaleń, obliczeń i wniosków, do których doszła owa komisja. Wprawdzie narady na podstawie wniosków komisji zostały zaniechane, jednakże nie uległy zmianie zasadnicze poglądy czynników miarodajnych na problem emerytalny, ani też nie uległy rozszerzeniu ramy, których reforma, zdaniem rządu, przekroczyć nie może. Problem emerytalny traktowany jest wciąż jako zagadnienie budżetowe, a ten ścisły związek z budżetem został nawet w cytowanym liście szczególnie dobitnie podkreślony. Nie wycofano również postulatu, aby reforma nie powodowała znaczniejszego zwiększenia ogólnego wydatku na obsługę emerytur. W tych warunkach projekt reformy systemu emerytalnego może dać conajwyżej lepszą lub gorszą odpowiedź na pytanie: jak podzielić między emerytów rozporządzalne na ten cel kredyty budżetowe, czyli ile odjąć jednym emerytom i jak rozdzielić powstałą stąd oszczędność między innych, ale zagadnienia emerytalnego w skali właściwej rozwiązać nie może.

Można by się jeszcze łudzić, że przecież sam projekt rządowy sprawy nie przesądza, skoro decyzja oddana została w ręce ciał ustawodawczych i skoro ciała te dały ostatnio dowód swego przychylnego stosunku do sprawy emerytur. Jednakże obowiązująca obecnie konstytucja krępuje znacznie inicjatywę budżetową ciał ustawodawczych, a uchwalenie wniosków, powodujących zwiększenie wydatków Skarbu Państwa nie jest możliwe bez zgody, a tym mniej wbrew woli rządu.

Tymczasem sprawiedliwa reforma systemu emerytalnego nie daje się przeprowadzić bez zwiększenia budżetu emerytur. To też przekazanie problemu emerytalnego pod obrady Sejmu i Senatu ma znaczenie raczej taktyczne. Decyzja należeć będzie formalnie do ciał ustawodawczych, one też formalnie ponosić będą odpowiedzialność za treść swych uchwał przed społeczeństwem. Nie zmienia to w niczym istoty rzeczy, ani też nie otwiera bynajmniej szerszych horyzontów. Tym niemniej możność publicznego omówienia sprawy, przeprowadzenia szerszej i głębszej dyskusji pod kontrolą opinii publicznej, możność skontrolowania argumentów i obliczeń rządowych, a zwłaszcza możność oświetlenia z trybuny parlamentarnej owej polityki personalnej, w której spoczywa jądro wszystkich niemal obecnych trudności emerytalnych, uznać należy za zdobycz cenną i pożyteczną i jeśli tą drogą nie będzie można zdobyć doraźnych sukcesów w postaci wydatnej poprawy doli emerytów, to jednak można będzie niewątpliwie podjąć przynajmniej próbę oczyszczenia atmosfery i uzdrowienia stosunków w służbie państwowej.

Rewizja przepisów emerytalnych dla pracowników P. K. P. nie należy do kompetencji Sejmu i Senatu. Według postanowień dekretu o organizacji przedsiębiorstwa P. K. P. — załatwia te sprawy Rada Ministrów nie jest w tym względzie formalnie skrępowana brzmieniem ustaw, odnoszących się do pracowników administracji państwowej. Tym niemniej istnieje, z woli rządu, jak najściślejszy związek pomiędzy treścią t. zw. „ogólnej" ustawy emerytalnej a treścią specjalnych przepisów emerytalnych dla kolejarzy. To też cokolwiek postanowione będzie w sprawie emerytur, opartych na ustawie ogólnej, to zastosowane zostanie automatycznie także i do emerytur za służbę kolejową.

Ta ścisła zależność była i jest dla nas niesłychanie krępująca i wychodziła nam dotąd zawsze na szkodę. Aczkolwiek emerytury kolejowe nie obciążają Skarbu Państwa, lecz pokrywane są z budżetu eksploatacyjnego P. K. P., to jednak odbijają się na nas automatycznie, a bez uzasadnionego powodu wszelkie trudności, na jakie napotyka równowaga budżetu ogólnego, my też cierpimy za rażące błędy i niedociągnięcia ze strony ruchu zawodowego pracowników administracji państwowej.

A błędy te są ciężkie i kardynalne. Związki pracowników administracji nie umiały się przeciwstawić, czy też poprostu przegapiły wyodrębnienie budżetu emerytur i rent z budżetu administracji. Tą drogą właśnie problem emerytalny, który z istoty rzeczy jest problemem polityki personalnej, przerobiono na problem ściśle budżetowy. Poszczególne resorty administracji państwowej nie ponoszą odpowiedzialności za swą politykę emerytalną. Przenosząc pracownika na emeryturę odciążają swój budżet, a troskę o wypłatę zaopatrzeń przerzucają na Ministerstwo Skarbu. To też żadne okólniki nie zahamują radosnego szału masowych emerytowań, dopóki ten stan rzeczy nie ulegnie zmianie i dopóki sam emerytujący nie będzie ponosił bezpośredniej konsekwencji swoich zarządzeń. W prasie zawodowej nie spotkaliśmy się dotąd z zrozumieniem podstawowego znaczenia tej sprawy i zdaje się, że dotąd nie uczyniono nic, aby na nią zwrócić uwagę czynników miarodajnych, a zwłaszcza opinii publicznej. Tymczasem ilość emerytów rośnie, budżet tego działu pęcznieje, a skutek, w postaci ustawicznych obniżek, a w najlepszym razie w postaci aktualnych obecnie „procesów wyrównawczych" w obrębie obniżonych kredytów spada ciężkim brzemieniem na barki emerytów.

Pobieranie emerytury nie jest zawodem, a „związek zawodowy emerytów" jest, powiedziawszy delikatnie, nonsensem. Mimo to związki pracowników administracji państwowej nie umiały utrzymać emerytów w swoich szeregach, dopuściły do utworzenia odrębnych zrzeszeń emerytalnych i zrzeszenia te nadają obecnie ton i kierunek całej akcji, wymierzonej przeciwko zeszłorocznym dekretom emerytalnym. One to uchodzą w oczach rządu za właściwych reprezentantów osób zainteresowanych w reformie przepisów emerytalnych, do nich to, a nie do zawodowych związków pracowniczych skierował p. Wicepremier swój list.

Cokolwiek możnaby powiedzieć o działalności tych zrzeszeń, pewne jest, że nie reprezentują one żadnej siły społecznej. Walka emerytów o poprawę bytu emerytalnego—to zjawisko tej samej mniej więcej wagi społecznej, co n. p. strajk bezrobotnych. To też akcja prowadzona w tych warunkach musiała zejść i zeszła na manowce. Nie mogąc zaapelować do własnej siły społecznej, próbują emeryci apelować do... Hagi, aczkolwiek wiedzieć muszą, że tą drogą niczego zdobyć nie można. Przypuszczają zapewne, nie całkiem przytomnie, że pomysłem tym nastraszą czynniki miarodajne, tak jak przypuszczały niedawno, że zaduszą swoich

wrogów kilkudziesięcioma tysiącami bezsensownych i beznadziejnych odwołań. Poza tym nie pozostaje im nic innego, jak odwoływać się do litości i sprawiedliwości oraz powoływać się na „zasługi" i dawać stronie przeciwnej do ręki bat na własną skórę.

Włoczona w ten sposób w ciasne ramy zagadnień ściśle budżetowych i broniona przez wojsko nie posiadające amunicji — „sprawa emerytalna" stoi źle i słabe są widoki, aby w obecnych warunkach bez zmiany dotychczasowych założeń i metod akcji rozwiązana została po myśli słusznych żądań pracowniczych.

Związki zawodowe pracowników kolejowych, wśród których stosunki są o wiele zdrowsze i które zagadnień emerytalnych ani na chwilę z rąk swoich nie wypuściły, skrępowane ścisłą zależnością własnych uprawnień emerytalnych z uprawnieniami wszystkich bez wyjątku emerytów państwowych, nie mają właściwie dostępu do pola walki. Nie mogą atakować na własnym tylko odcinku, musiałyby bowiem ciągnąć za sobą całą pozostałą, martwą i nieruchawą, resztę wspólnego, z konieczności, frontu. Muszą się tedy przypatrywać z ubocza akcji „zrzeszeń emerytalnych", widząc jej błędy i niedociągnięcia, w gorzkiej świadomości, że błędy te pomszczą się automatycznie na kolejarzach, aczkolwiek ci nic nie zawinili.

Jest tedy rzeczą pierwszorzędnej wagi, aby w chwili obecnej, gdy zagadnienie emerytalne ma wejść pod obrady ciał ustawodawczych i gdy otwierają się szersze w tej sprawie niż dotąd możliwości, naprawić coprędzej dotychczasowe błędy, wyrównać front, wysunąć na czoło pracowników służby czynnej i nadać sprawie emerytur ten charakter i to znaczenie, jakiego nigdy nie powinna była utracić.

Zaopatrzenie emerytalne nie jest wynagrodzeniem za bezczynność emeryta, ani też darem z łaski, ani formą opieki społecznej, lecz jest częścią wynagrodzenia za produktywną i wartościową pracę w służbie czynnej. Dlatego budżet emerytur nie może być samowystarczalny, a Państwo musi i powinno do niego dopłacać nie z łaski, lecz z obowiązku. Zagadnienie emerytalne nie jest sprawą budżetu, lecz sprawą polityki personalnej i dlatego nie można go ani rozważać, ani załatwić należycie w oderwaniu od całokształtu zagadnień z tą polityką związanych. A wreszcie: nie wolno nikogo ani karać, ani postponować za to, że Polska odzyskała w 1918 r. niepodległość.

Obowiązek właściwego ujęcia sprawy i przeprowadzenia należycie zorganizowanej akcji, a co za tym idzie, także i odpowiedzialność za losy sprawy emerytalnej spoczywa na tych „organizacjach ogólnych", które pretendują do roli kierowniczej w pracowniczym ruchu zawodowych i reklamują się posiadaniem setek tysięcy członków oraz dziesiątek parterowych i piętrowych związków zawodowych.

GODZINOWE

Sytuacja w sprawie godzinowego nie uległa dotąd żadnej zmianie. W Ministerstwie Komunikacji trwają prace nad sformułowaniem nowego tekstu przepisów. Prace te nie są dotąd ostatecznie zakończone, a nawet, według naszych informacyj, nie ustalono jeszcze ostatecznie zasad, na których przepisy mają się opierać.

Ze strony dobrze poinformowanej i miarodajnej zapewniono nas, że Ministerstwo zmierza do wyrównania zarobków z tytułu godzinowego do poziomu z przed 1.VI. 1936 r. Straty i zyski są, oczywiście, nieuniknione przy zasadniczej zmianie systemu, jednakże mają one być zredukowane do granic nieznacznych i istnieć będą tam tylko, gdzie to okaże się konieczne. Nie wiadomo natomiast dotąd, jaką drogą rezultat ten będzie uzyskany. Z jednej strony bowiem panuje nadal tendencja, aby system oparty był na stawkach za rozkładowy czas jazdy, z drugiej zaś strony pominięcie czasu przyjęcia i zdania parowozu, czasu opóźnień, podróży bez parowozu i pobytu w parowozowni zwrotnej, przy znacznych różnicach lokalnych w procentowym stosunku tych elementów do rozkładowego czasu jazdy uniemożliwia wręcz wyrównanie poziomu należności do stanu, jaki istniał w okresie mocy obowiązującej przepisów o godzinowo - kilometrowym. Nie mamy podstaw do przesądzania, w jaki sposób Ministerstwo rozwiąże powstające stąd trudności, przypuszczamy jednakże, że zamierzone wyrównanie należności można osiągnąć tylko przez uwzględnienie obok rozkładowego czasu jazdy także i innych elementów, które składają się na ogół czasu służby na parowozie.

W związku z tendencją do utrzymania zarobków na poziomie poprzednim znajduje się informacja, iż kredyt na godzinowe w planie finansowo - gospodarczym P. K. P. na 1937 rok nie tylko nie został obniżony, lecz nawet podobno został zwiększony i to w stopniu wyższym, aniżeli wynikałoby to z preliminowanej ilości parowozo-kilometrów.

Wreszcie nadmienić wypada, iż Ministerstwo zapewniło nas, że będziemy poinformowani o treści nowego tekstu przepisów o godzinowym jeszcze przed ostatecznym zdecydowaniem sprawy, z czego wynika, iż będziemy mieli możność przedstawienia uwag i wniosków dodatkowych.

Tak się przedstawia sprawa na terenie M. K. i z obserwacyjnego stanowiska Centrali Związku. Na linii, wśród członków, daje się odczuć wyraźne zaniepokojenie wskutek opóźniania załatwienia tej najbardziej palącej i drażliwej, sprawy zawodowej. Minął już 1-szy październik i skończył się 3-miesięczny „okres próbny" nowych przepisów. Zbliża się dzień 15-ty października, a z nim termin wypłaty należności za wrzesień, miesiąc nie należący już do próbnego okresu — a o nowych przepisach nie ma żadnych zdecydowanych wieści. Zapewne nie będzie już możliwe uskutecznić obliczenia na 15-go października, nawet gdyby nowe przepisy ogłoszone zostały przed tym terminem. Nic również nie słychać o wyrównaniu 20% strat za okres próbny. Wyrównanie takie jest postulatem tak oczywistym, że personel parowozowy nie może zeń pod żadnym warunkiem zrezygnować. Jednakże nie ma dotąd wogóle żadnych informacyj na temat stanowiska M. K. w tej sprawie i nie wiadomo, czy i kiedy wyrównanie zostanie wypłacone.

Zaniepokojenie pracowników parowozowych utrzymuje się, jak dotąd, w granicach umiarkowanych. Nie ma powodu, któryby uzasadniał nieufność wobec zapewnień i oświadczeń p. Ministra Komunikacji, zwłaszcza iż treść tych oświadczeń jest jasna i niedwuznaczna. Wypada również przypuszczać, że po ostatnim doświadczeniu roztoczona będzie baczniejsza kontrola nad aparatem wykonawczym i że nie spaczy on ponownie intencyj swego szefa. Tym niemniej pracownicy świadomi są, iż tylko baczna uwaga i odpowiednia postawa z ich strony może zapewnić im spełnienie słusznych ich żądań. Proces konsolidacji w szeregach naszych postępuje wciąż naprzód, aczkolwiek napotyka na przeszkody ze strony niektórych organów administracji kolejowej. W interesie najżywotniejszych uprawnień naszego zawodu należałoby życzyć sobie, aby nastroje, panujące obecnie wśród pracowników parowozowych umocniły się i pogłębiły do tego stopnia, aby przywrócona została jedność organizacyjna maszynistów, stanowiąca jedyną gwarancję nienaruszalności naszych praw i najlepsze zabezpieczenie przed niespodziankami, które zawsze są możliwe.

WŁADYSŁAW WITKOWSKI
INŻYNIER-TECHNOLOG
zmarł w Warszawie, we wrześniu 1936 r.

Starsze pokolenie maszynistów b. drogi żelaznej Warszawsko - Wiedeńskiej pamięta dobrze popularnego wśród drużyn parowozowych inż. Wł. Witkowskiego. Znają go także i młodsi koledzy, ci, którzy już w niepodległej Polsce zdobywali wyszkolenie fachowe na kursach dla kandy-

datków dla maszynistów kolejowych w Dyrekcji O. K. P. Warszawa. Także i czytelnikom fachowej prasy maszynistowskiej, w szczególności zaś „Maszynisty-Związkowca" i „Techniki Parowozowej" nie obce jest Jego nazwisko, zasilał bowiem te czasopisma artykułami, nacechowanemi głębokiem znawstwem przedmiotu, mimo to jednak utrzymanemi w formie przystępnej i ogólnie zrozumiałej.

Należał ś. p. **inż. Witkowski** do nielicznego grona tych pracowników, którzy zdobywszy głęboką wiedzę fachową i rozległe doświadczenie w służbie kolejowej zaborczej stali się potem twórcami i organizatorami kolejnictwa polskiego. Pochodzący z rodziny znanej ze swych uczuć patriotycznych, wnuk członka Sejmu powstańczego r. 1831, syn uczestnika powstania narodowego pod wodzą ks. Ściegiennego w 1846 roku, od wczesnej młodości brał udział w pracy niepodległościowej i prześladowany był przez rząd rosyjski. Ukończywszy mimo prześladowania studia matematyczne w Dorpacie oraz Instytut Technologiczny w Petersburgu — wstąpił na służbę Drogi Żelaznej Warszawsko — Wiedeńskiej gdzie specjalizował się w dziale parowozowym. Zasłynął szczególnie jako wykładowca i instruktor, dzięki nieprzeciętnej umiejętności popularyzowania wiedzy technicznej, którą umiał bez ujmy dla ścisłości swoich wykładów i wyjaśnień ująć w formę zrozumiałą i przystępną dla pracowników służby wykonawczej. Swoją działalność pedagogiczną i instruktorską kontynuował ś. p. inż. Witkowski przez szereg lat po powstaniu P. K. P., bądź to jako wykładowca i organizator na kursach maszynistowskich bądź też jako autor licznych artykułów zamieszczanych w prasie fachowej m. in. w „Technice Parowozowej", którą zasilał chętnie i bezinteresownie szeregiem cennych prac i przyczynków. Rozpowszechnione jest również wśród maszynistów, zwłaszcza dzięki bibliotekom Kółek Technicznych przy Z. Z. M. dzieło inż. Witkowskiego p. t. **„Metody sprawdzania przy składaniu części parowozowych oraz przy obchodzeniu się z parowozami w czasie ich pracy".**

Jako człowiek i przełożony pozostawił ś. p. inż. Witkowski po sobie pamięć świetlaną, dzięki głębokiej dobroci swego serca i prawdziwemu poczuciu sprawiedliwości oraz dzięki niepowszedniej życzliwości, z którą odnosił się do swego otoczenia. Zwłaszcza do maszynistów odnosił się ś. p. inż. Witkowski z szczególną sympatią, był dla nich życzliwym przełożonym i rozumnym nauczycielem a, w miarę zachodzących okoliczności, niejednokrotnie i serdecznym przyjacielem oraz gorliwym a przekonanym obrońcą.

Odszedłszy przed kilku laty w zasłużony stan spoczynku stracił inż. Witkowski ostatnio bezpośredni kontakt z pracownikami parowozowymi. Mimo to pamięć Jego była i jest żywą w naszych sercach, a nagły Jego zgon wywarł głębokie wrażenie wśród wszystkich, którzy mieli sposobność poznać i ocenić Go tak, jak na to zasługiwał.

Cześć Jego pamięci!

SPRAWY SŁUŻBOWE

ZAWIADAMIANIE DRUŻYN POCIĄGOWYCH O DORAŹNYCH ZMIANACH W ROZKŁADZIE JAZDY

W Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 50 z r. 1936 poz. 242 ukazało się zarządzenie p. Ministra Komunikacji z dn. 28 sierpnia 1936 Nr. R. O. V. 200/11 w sprawie przypominania drużynom pociągowym o doraźnych zmianach w rozkładzie jazdy pociągów.

Zarządzenie to postanawia, iż w celu uniknięcia jakichkolwiek nieporozumień w przypadkach wydania doraźnych zmian w stałych rozkładach jazdy pociągów przestrzegać należy następujących zasad postępowania:

1) w razie zmiany stacji rozkładowego krzyżowania pociągów jako też w razie zniesienia lub wprowadzenia postoju pociągów na stacji, ostatnia stacja węzłowa postoju pociągu przed miejscem zmiany rozkładu obowiązana jest od chwili wprowadzenia zmiany wydawać drużynom pociągowym w ciągu pięciu dni następnych ostrzeżenie o dokonanej zmianie rozkładu jazdy za pomocą rozkazów szczególnych. Dyrekcje O. K. P. wydadzą zarządzenia, w których wskażą stacje obowiązane do **wydawania takich ostrzeżeń.**

2) Dyspozytorzy parowozowni i drużyn konduktorskich, a gdzie ich nie ma — zawiadowcy stacji obowiązani są przed pierwszą jazdą każdej drużyny według zmienionego rozkładu sprawdzić osobiście, każdy w swoim zakresie, czy posiadane przez drużyny pociągowe służbowe rozkłady jazdy zostały odpowiednio poprawione, oraz doraźnie przeegzaminować podwładne drużyny ze znajomości treści uczynionej poprawki.

Streszczone wyżej zarządzenie czerpało swoje natchnienie w znanem przysłowiu: „mądry Polak po szkodzie". Wydane zostało pod wrażeniem i w wyniku doświadczeń związanych z katastrofą, która miała miejsce dn. 1.VII. 1936 w stacji Gułtowy, i która miała za skutek śmierć maszynisty poc. posp. Nr. 1305 ś. p. **Franciszka Morskiego.** Stwierdzone zostało mianowicie, że, maszynista nie wiedział i nie był powiadomiony należycie o zmianie rozkładu jazdy. To zaniedbanie ze strony administracji kolejowej przypłacił swem życiem osierocając żonę i dzieci. Gdyby był ocalał z katastrofy, pociągnięto by go niewątpliwie do odpowiedzialności dyscyplinarnej i nałożonoby na niego srogą karę, jako że przecież zawsze winien jest maszynista. Śmierć uchroniła go od tych przykrych konsekwencyj, a ofiarą swego życia przyczynił się mimowoli do wydania zarządzeń, które wydać należało nieco wcześniej, zanim jeszcze karygodna choć stale bezkarna lekkomyślność administracji kolejowej pociągnie za sobą ofiary w ludziach.

Tymczasem postępuje dalej spokojnie systematyczna nowelizacja „Przepisów ruchu" według recepty: co 2 tygodnie po łyżeczce. Nowelizacja ta o takich drobnostkach nie pamięta. Przypomniało sobie o nich dopiero streszczone na wstępie zarządzenie M. K.

Zawsze to lepiej późno niż nigdy.

WYNAGRODZENIE PRACOWNIKÓW UMOWNYCH

Zarządzeniem z dn. 20 lipca 1936 r. Nr. P. 8/14/35/36 wyjaśniło Ministerstwo Komunikacji, że w myśl postanowień art. 4 ustawy z dnia 16 maja 1922 r. o urlopach dla pracowników zatrudnionych w przemyśle i handlu w brzmieniu ustalonym w obwieszczeniu Ministra Opieki Społecznej z dnia 25 października 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 94/33, poz. 735), pracownik umowny otrzymuje za czas urlopu wynagrodzenie takie, jakie otrzymałby, gdyby w tym okresie był zatrudniony.

Zgodnie z powyższym przepisem przysługuje umownym, dziennie płatnym pracownikom przedsiębiorstwa P. K. P. wynagrodzenie za wszystkie dni powszednie, a jeżeli pełnili służbę w kolejce za wszystkie kalendarzowe dni miesiąca, przypadające w czasie urlopu wypoczynkowego bez względu na ograniczenie liczby dni pracy.

Wyjaśnienie to kładzie kres dotychczasowej bezprawnej praktyce administracji kolejowej, która potrącała poprzednio z wynagrodzeń za czas urlopu pracowników umownych t. zw. świętówki.

W SPRAWIE KLASY BILETÓW SZKOLNYCH

Z początkiem bieżącego roku szkolnego wydały Dyrekcje K. P. bilety szkolne z ważnością na 3-cią klasę także i dzieciom tych pracowników, którym ze względu na grupę uposażenia przysługuje prawo przejazdu klasą 2-gą lub 1-szą. Z tego powodu napływają do Prezydium liczne zapytania i reklamacje.

Wyjaśniamy wobec tego, iż Dyrekcje postąpiły zgodnie z obowiązującymi przepisami, a w szczególności z zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 18 lipca 1936 r. Nr. P. 6/55/48/36 w sprawie zmiany przepisów o przejazdach ulgowych dla pracowników P. K. P. i ich rodzin, które to rozporządzenie postanawia wyraźnie, iż bilety szkolne wydawać można **wyłącznie na klasę trzecią.**

ZALICZKI NA UPOSAŻENIE I AKCJA ODDŁUŻENIOWA

W Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 32 z dn. 30 maja 1936 r. pod poz. 155 ukazło się zarządzenie p. Ministra Komunikacji z dn. 22.5.1936 r. Nr. P. 7-54/4/36 o zaliczkach na uposażenie dla pracowników P. K. P. Zarządzenie to weszło w życie z dn. 1 czerwca 1936 r. normując sprawę udzielania zaliczek na nowych podstawach. Zaznaczyć należy, iż nowo ustalone warunki pogarszają znacznie dotychczasowy stan rzeczy oparty na rozp. M. K. z dn. 21.8.34 r. Wymogi stawiane kandydatom na pobranie zaliczek zostały zaostrzone. Wysokość zaliczek na budowę mieszkania została zmniejszona do połowy. Mimo wszystko mogłyby jednak zaliczki te spełniać rolę pożyteczną, gdyby nie notoryczna i katastrofalna szczupłość funduszu zaliczkowego z którego pożyczki te są wypłacane. Fundusz ten, już z samego założenia niedostateczny, zamrożony został ponadto dzięki postanowieniu, w myśl którego z dn. 1.12.1935 r. t. j. z dniem wprowadzenia podatku specjalnego wstrzymano spłatę zaliczek poprzednio udzielonych. Miało to ten skutek, iż pracownicy, którzy otrzymali zaliczki przed 15.XI.1935 r. zostali odciążeni i byli zwolnieni tymczasowo od obowiązku spłacania rat — inni natomiast, którzy zaliczek potrzebowali — nie mogli ich otrzymać wogóle. To też pod naciskiem konieczności wznowiono już od 1.IV.1936 spłatę zaliczek w wysokości 20% normalnych rat. Obecnie, równocześnie z wydaniem zarządzenia normującego udzielanie zaliczek na nowych podstawach, ogłoszono w tymże samym Dzienniku Urzędowym M. K. zarządzenie podwyższające z dniem 1 październikа 1936 r. kwotę spłaty dawnych zaliczek do 40% raty normalnej. Nie przyczyni się to jednak do upłynnienia zamrożonych funduszów na zaliczki normalne, ponieważ połowa wpływów przeznaczona została na akcję oddłużeniową, o czem niżej.

Wiele zastrzeżeń budzi też sposób udzielania zaliczek przez poszczególne Dyrekcje. Zgłoszeń jest zawsze więcej niż rozporządzalnych funduszów, to też nie każdy proszący może dostać zaliczkę choćby nawet odpowiadał w zupełności wszelkim przepisowym warunkom. Otwiera się zatem szerokie pole do swobodnego uznania i dowolności w przyznawaniu zaliczek. Mnożą się w związku z tem podejrzenia, iż także i ta sprawa wprzągnięta została w służbę „polityki personalnej" i że do otrzymania zaliczki nie wystarczy udowodnić potrzebę choćby i najbardziej naglącą lecz trzeba nadto uzyskać odpowiednie poparcie lub posiadać specjalne kwalifikacje. Wykorzystują tę nastroje niektóre organizacje zawodowe, reklamując, jawnie nawet, swoje usługi w tej dziedzinie i werbując tą drogą członków. Sądzimy iż należałoby tę sprawę w interesie porządku i sprawiedliwości unormować wyraźnie i jasno i wprowadzić stosowanie ścisłej kolejności w udzielaniu zaliczek.

W ramach zarządzenia o zaliczkach na uposażenie uregulowano również t. zw. akcję oddłużeniową. Było o tej akcji głośno pod koniec r. 1935. Rząd wycisnąwszy z pracowników 2 pożyczki, obniżywszy im uposażenie zasadnicze i dodatkowe oraz obciążywszy ich podatkiem specjalnym obiecał dopomóc pracownikom w uwolnieniu się od lichwiarskich długów. Miano uruchomić odpowiednie fundusze i zapowiadano akcję na szeroką skalę. Jeżeli omawiane zarządzenie ma być spełnieniem udzielonych swego czasu obietnic — to stwierdzić należy, że jest ono tylko paljatywem. Nie uruchomiono na akcję oddłużeniową żadnych nowych funduszów lecz wtłoczono ją w ramy funduszu zaliczkowego, który nawet na normalne zapotrzebowanie nie wystarczał a dziś nie wystarcza tem bardziej, iż można go tylko częściowo uruchomić. Jedynym skutkiem takiego ujęcia zagadnienia będzie to, iż przybędzie nowa kategorja kandydatów na zaliczki, którzy sami nie otrzymają wiele a utrudnią lub uniemożliwią otrzymywanie zaliczek innym kandydatom. Ponadto warunki udzielania pożyczek oddłużeniowych ustalone zostały bardzo rygorystycznie. Wymaga się np. udokumentowania zadłużenia, stwierdzenia iż powstało ono przed 1.XII. 1935, wyklucza się długoterminowe pożyczki budowlane, ogranicza się pożyczki do zł. 1000 i t. d. Utrudni to bezwątpienia otrzymanie pożyczki a uniemożliwi jej otrzymanie tym, którzy zadłużyli się już po 1.XII.1935, choć powinno być właściwie odwrotnie.

Unormowana w ten sposób akcja oddłużeniowa nie może spełnić swego zadania i nie odpowiada ani potrzebom pracowników ani też obietnicom Rządu. Pozostaje zatem nadal otwarta kwestja uruchomienia odpowiednio wysokich i osobnych kredytów na oddłużenie.

Z uwagi na duże znaczenie omówionych wyżej zarządzeń M. K. podajemy je w pełnem brzmieniu.

ROZPORZĄDZENIE O ZALICZKACH NA UPOSAŻENIE

§ 1.

(1) Z funduszu zaliczkowego, utworzonego rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 1 marca 1935 r. w porozumieniu z Ministrem Skarbu (Dz. U. R. P. Nr. 16, poz. 91) mogą być udzielane zaliczki bezprocentowe na uposażenie pracownikom etatowym i stałym wymienionym w § 1 ust. (1) pkt. 1) i 2) rozporządzenia Rady Ministrów z dn. 1 stycznia 1934 r. o uposażeniu pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr. 4, poz. 24).

(2) Pracownikom odbywającym służbę przygotowawczą (praktykantom), pracownikom, pozostającym w stanie nieczynnym, zawieszonym w pełnieniu służby, pozostającym na urlopie bezpłatnym, pracownikom, którym wypowiedziano stosunek służbowy oraz pracownikom umownym (kontraktowym i czasowym), zaliczki na uposażenie nie przysługują.

§ 2.

(1) Zaliczki mogą być udzielane pracownikom, znajdującym się w trudnem położeniu z powodu okoliczności od nich niezależnych (choroba, śmierć i t. p.) lub w przypadku budowy własnego mieszkania.

(2) Zaliczki w zasadzie mogą być udzielane pracownikom, których uposażenie netto (uposażenie zasadnicze, dodatek funkcyjny, dodatek lokalny, zasiłek wyrównawczy) nie przekracza kwoty 400 zł. miesięcznie. W wyjątkowych przypadkach zaliczki mogą być udzielane pracownikom, których uposażenie netto przekracza 400 zł. miesięcznie, jednakże kwota zaliczek dla tej grupy może stanowić najwyżej 15% ogólnej kwoty przyznanych zaliczek; w szczególności mogą być w takich przypadkach udzielane zaliczki pracownikom, których uposażenie netto nie przekracza 600 zł. miesięcznie, na opłaty w szkołach akademickich i w państwowych szkołach średnich wszystkich typów, za dzieci i pasierbów, będących na ich utrzymaniu.

(3) Wysokość zaliczki nie może przekraczać trzymiesięcznego uposażenia (§ 4 ust. (2) i kwoty 1000 zł.

(4) Zaliczki na koszty budowy własnego mieszkania mogą być udzielane pracownikom wymienionym w ust. (1) § 1 pod następującemi warunkami:

a) jeżeli nie mają odpowiedniego do swego stanu rodzinnego mieszkania, wynajętego bezpośrednio od właściciela w domu, podlegającym ochronie lokatorów.

b) jeżeli sami, lub do spółki z rodziną, z którą prowadzą wspólne gospodarstwo domowe, rozpoczęli już budowę mieszkania na własność albo też są członkami spółdzielni mieszkaniowej, która buduje dla nich mieszkania w domu spółdzielczym.

Przy udzielaniu tych zaliczek należy uwzględnić przedewszystkiem pracowników, znajdujących się w wyjątkowo niekorzystnem położeniu mieszkaniowem (np. pracownicy mieszkający poza granicami miejscowości, w której pełnią służbę i t. p. (Na budowę jednego i tego samego mieszkania może być udzielona zaliczka tylko raz jeden.

(5) Jako uposażenie netto uważać należy uposażenie po odliczeniu podatku specjalnego, potrąceń sądowych i administracyjnych, z wyjątkiem rat zaliczek i opłat za świadczenia w naturze.

§ 3.

(1) Pracownik, ubiegający się o zaliczkę winien szczegółowo uzasadnić jej potrzebę i wysokość. Sprawa przyznania zaliczki oraz jej wysokości jest zależna od uznania władzy, uprawnionej do udzielania zaliczek.

(2) Udzielenie nowej zaliczki przed spłatą poprzedniej zaliczki jest dopuszczalne w szczególnie wyjątkowych przypadkach, jedynie pod warunkiem równoczesnego potrącenia reszty rat poprzedniej zaliczki.

§ 4.

(1) Zaliczki na uposażenie przyznaje się pracownikom zatrudnionym w kraju i zagranicą w złotych, a pracownikom zatrudnionym na obszarze W. M. Gdańska w guldenach gd.

(2) Za podstawę obliczenia zaliczki przyjmuje się uposażenie zasadnicze, wraz z zasiłkiem wyrównawczym i dodatkiem lokalnym.

§ 5.

(1) Zwrot zaliczki, udzielonej pracownikom pełniącym służbę w kraju lub na obszarze W. M. Gdańska, do wysokości 1-miesięcznego uposażenia następuje nie więcej niż w 12, zaliczki udzielonej do wysokości 2-miesięcznego uposażenia, nie więcej niż 18, zaliczki udzielonej do wysokości 3-miesięcznego uposażenia, nie więcej niż w 30 bezpośrednio po sobie następujących ratach miesięcznych.

(2) Zwrot zaliczki, udzielonej pracownikom, zatrudnionym zagranicą do wysokości 1-miesięcznego uposażenia, następuje nie więcej niż w 6, zaliczki udzielonej do wysokości 2-miesięcznego uposażenia, nie więcej niż w 12, wreszcie zwrot zaliczki, udzielonej do wysokości 3-miesięcznego uposażenia, nie więcej niż w 24 bezpośrednio po sobie następujących ratach miesięcznych.

(3) Raty zaliczki potrąca się z uposażenia, począwszy od pierwszego miesiąca, następującego po przyznaniu zaliczki.

§ 6.

(1) W ramach funduszu zaliczkowego dla pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" przeznacza się połowę wpływających zwrotów zaliczek, najwyżej jednak do wysokości połowy wyznaczonej Dyrekcjom (Biurom) kwot funduszu zaliczkowego, na pożyczki oddłużeniowe, w celu ułatwienia spłaty zobowiązań nadmiernie zadłużonym pracownikom kolejowym.

(2) W celu oddłużenia mogą być udzielane pracownikom, wymienionym w § 1 ust. (1) pożyczki bezprocentowe na spłatę długów, powstałych przed dniem 1 grudnia 1935 r. pod następującemi warunkami:

a) pożyczki mogą być udzielane pracownikom, których uposażenie netto (§ 2 ust. (2) i (5) nie przekracza kwoty 400 zł. miesięcznie;

b) pożyczki mogą być udzielane pracownikom, o ile ich zadłużenie przekracza: dla utrzymujących 3 lub więcej członków rodziny — 400% uposażenia netto, ostatnio pobranego, a dla samotnych lub utrzymujących do 2 członków rodziny — 500% uposażenia netto; przy ustaleniu stanu rodzinnego w porozumieniu punktu niniejszego należy pomocniczo stosować kryterja, zamieszczone w art. 6 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 28 października 1933 r. o uposażeniu wojska (Dz. U. R. P. Nr. 86, poz. 664)*).

Zadłużenia z tytułu zaliczek na uposażenie oraz z tytułu długoterminowych pożyczek budowlanych nie bierze się w rachubę;

c) udzielenie pożyczki może nastąpić na skutek podania, należycie udokumentowanego;

d) wysokość pożyczki nie może przekraczać kwoty 1000 zł.;

e) zwrot pożyczki następuje na zasadach, przewidzianych w § 5 niniejszego zarządzenia;

f) pożyczka może być udzielona pracownikowi tylko raz jeden.

§ 7.

Przyznawanie zaliczek i pożyczek pracownikom w ramach funduszu, wyznaczonego przez Ministerstwo Komunikacji, należy do tej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych (Biura) w której okręgu (w którem) dany pracownik jest zatrudniony z wyjątkiem Dyrektorów Kolei Państwowych i Naczelników biur, podległych bezpośrednio Ministrowi Komunikacji, którym zaliczkę lub pożyczkę przyznaje Ministerstwo Komunikacji.

§ 8.

W razie rozwiązania stosunku służbowego bez zaopatrzenia emerytalnego należy zaległe raty zaliczki lub pożyczki potrącić w całości, względnie zażądać zwrotu zaliczki lub pożyczki w całości.

§ 9.

W razie śmierci pracownika przed spłatą zaliczki lub pożyczki, dług z tego tytułu obciąża jego spadkobierców do wysokości odziedziczonego majątku, zgodnie z przepisami obowiązujących ustaw cywilnych.

§ 10.

W sprawie umorzenia nieściągalnych rat zaliczek lub pożyczek obowiązuje rozporządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 16 stycznia 1931 r. Nr. II (3/6070/30/Dz. Urz. M. K. Nr. 3/31 poz. 23).

§ 11.

Kontrola regularnych spłat zaliczek i pożyczek należy do obowiązków władz asygnujących uposażenie.

§ 12.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Jednocześnie traci moc obowiązującą rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 21 sierpnia 1934 r. P. 6—54/16/34 o zaliczkach na uposażenie dla pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. Urz. M. K. Nr. 29, poz. 169).

*) Wg. art. 6 rozp. Prezydenta z dn. 28.V 1933 o upos. wojska Dz. Urz. R. P. Nr. 86, poz. 664. Do rodziny należy:

a) żona, wyjąwszy przypadki, gdy jest sądownie separowana, a na mężu nie ciąży obowiązek alimentacji;

b) dzieci ślubne i uprawnione, oraz pasierby do ukończenia lat 18; jeżeli jednak uczęszczają do szkół publicznych, lub wskutek ułomności fizycznych, umysłowych, albo nieuleczalnej choroby nie mogą na swe utrzymanie zarabiać — do ukończenia lat 24.

Wyjątkowo uwzględnić można dzieci chore lub ułomne, oraz dzieci, którym się studja przedłużyły wskutek wojny powyżej lat 24.

Dzieci i pasierbów, które weszły w związki małżeńskie nie uwzględnia się.

ZARZĄDZENIE O SPŁACIE ZALICZEK

Dz. Urz. M. K. Nr. 32, poz. 156

Spłatę zaliczek na uposażenie udzielonych pracownikom przedsiębiorstwa „P.K.P." przed dniem 15 listopada 1935 r. dokonywaną od 1 kwietnia 1936 r. w ratach wynoszących 20% raty normalnej, podwyższa się z dniem 1 października 1936 r. do wysokości 40% raty normalnej, zaś z dniem 1 grudnia 1937 r. do pełnej wysokości.

W razie udzielenia pracownikowi, spłacającemu zaliczkę na uposażenie w ratach wynoszących 20% lub 40% raty normalnej, pożyczki na oddłużenie, wysokość raty zaliczki podwyższa się odpowiednio z 20% na 30% i z 40% na 50% raty normalnej.

W tych przypadkach spłata pożyczki na oddłużenie, przyznanej w myśl § 6 zarządzenia M. K. z dnia 22.5 1936 r. Nr. P. 7/54/4/36 Dz. Urz. M. K. Nr. 32, poz. 155) może być zawieszona na okres do 5 miesięcy, najdalej do 1 października 1936 r.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

KUNICKI JÓZEF

POMOCNIK MASZYNISTY PAR. WILNO

zginął śmiercią maszynisty w katastrofie kolejowej na szlaku Wilno—Nowo-Wilejka dn. 17. VIII. 1937 r.

CZEŚĆ PAMIĘCI OFIARY OBOWIĄZKU!

Wszystkim, którzy wzięli udział w pogrzebie ś. p. Józefa Kunickiego pom. masz. par. Wilno, poległego w katastrofie kolejowej dn. 17.VIII. 1936, oraz wszystkim którzy w ciężkich dla nas chwilach służyli nam pociechą, radą i pomocą w szczególności p. **Prezesowi DOKP Wilno płk. inż. Głazkowi,** przedstawicielom władz i organizacyj, Zarządowi i członkom Okręgu i koła Z. Z. M. w Wilnie, tudzież Zarządowi Głównemu tegoż Związku za sprawne i szybkie wypłacenie zapomogi pośmiertnej składamy niniejszym serdeczne podziękowanie.

Zofja Kunicka z dziećmi.

Okoliczności, wśród których zdarzyła się katastrofa, która pociągnęła za sobą śmierć ś. p. kol. Kunickiego są przedmiotem śledztwa sądowego, które, miejmy nadzieję, tym razem nie ograniczy się wyłącznie, zakorzenionym zwyczajem, do pracowników służby wykonawczej, lecz sięgnie także i do tych, z reguły nietykalnych, wyżyn administracji, gdzie lęgną się zarządzenia i dyspozycje sprzeczne z przepisami i groźne dla bezpieczeństwa ruchu a pociągające za sobą ofiary i te, które położyły życie swe na ołtarzu obowiązków i te, które poniewierają swą godność i dobre swe imię po kryminałach i ławach oskarżonych.

Nie mamy bynajmniej zamiaru przesądzać szczegółów śledztwa ani też wpływać czemkolwiek na jego przebieg. Uważamy jednak za swój obowiązek podkreślić już teraz iż właściwej przyczyny omawianej katastrofy należy się dopatrywać w zarządzeniu, mocą którego zredukowano obsługę zwrotnic na torach trakcyjnych, a ustawianie tych zwrotnic poruczono, wbrew obowiązującym przepisom, drużynom parowozowym.

Związek nasz zwrócił już dawno uwagę czynników miarodajnych na groźne skutki wynikające z tego zarządzenia dla bezpieczeństwa ruchu i zdeklarował już przed 8 laty, że **drużyny parowozowe nie mogą w tych warunkach brać na siebie odpowiedzialności za wypadki, które mogą się z tego powodu wydarzyć.**

Już w piśmie naszem z dn. 20 marca 1928 r. 2r.: 1353/28/Pp. skierowanem do M. K. pisaliśmy co następuje:

„Zarząd Okręgu Wileńskiego Z. Z. M. od 3-ch lat zabiega u p. Prezesa Dyrekcji P. K. w Wilnie o przydzielenie obsługi na zwrotnicach na torach t. zw. trakcyjnych i opałowych,, gdzie zwrotnice, według istniejącego obecnie zarządzenia, winny nastawiać drużyny parowozowe. Jest to niedopuszczalne ze względu na bezpieczeństwo ruchu, gdyż małe niedociągnięcia szpic-szyny może wywołać wykolejenie i zatamowanie całego ruchu na danej stacji, tem bardziej, że zwrotnice te nie są czyszczone i oświetlane.

Zaznaczamy, że żadna instrukcja nie przewiduje obowiązku drużyn nastawiania zwrotnic.

Wobec powyższego Prezydjum Zawodowego Związku Maszynistów Kolejowych uprasza M. K. o wydanie zarządzenia Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie celem zwolnienia drużyn parowozowych od obowiązku nastawiania zwrotnic, gdyż za wynikłe z tego tytułu wypadki drużyny parowozowe nie mogą brać na siebie odpowiedzialności".

Gdy pismo to skutku pożądanego nie odniosło, zwróciliśmy się do M. K. ponownie dn. 21.XII. 1929 z memoriałem tym razem już obszerniejszym, w którym pisaliśmy co następuje:

„Z polecenia Dyrekcji K. P. w Wilnie obsługują tamtejsze drużyny parowozowe wszystkie zwrotnice na torach składów opałowych oraz na innych torach trakcyjnych. Zwrotnice te nie są obsługiwane przez fachowy personel, nie są należycie oczyszczane, skutkiem czego ich stan techniczny pozostawia wiele do życzenia. Obowiązek obsługi tych zwrotnic, nałożony na drużyny parowozowe jest dla tych drużyn bardzo uciążliwy, zmusza bowiem maszynistę do zatrzymywania przed każdą zwrotnicą parowozu, do wysyłania pomocnika celem ewentualnego przestawienia zwrotnicy, a często także i do oczyszczenia zwrotnicy. Powoduje to zbyteczną stratę czasu, a nadto nie daje bynajmniej gwarancji, iż zwrotnica ustawiona przez pomocnika czy też nawet przez maszynistę jest ustawiona naprawdę prawidłowo, gdyż drużyny parowozowe nie mają fachowego wyszkolenia w tej dziedzinie. Obowiązek, który Dyrekcja K. P. Wilno nałożyła na drużyny parowozowe nie znajduje uzasadnienia w żadnym z obowiązujących przepisów, gdyż żadne przepisy, określające obowiązki maszynisty i pom. maszynisty nie przewidują możliwości nakładania na takich pracowników obsługiwania zwrotnic. Ten stan rzeczy stał się już dotychczas, a w przyszłości stawać się będzie z pewnością przyczyną licznych wypadków wykolejenia parowozów zwłaszcza, iż Dyrekcja K. P. w Wilnie nałożywszy na drużyny parowozowe obowiązek obsługiwania zwrotnic pozbawiła te zwrotnice fachowej obsługi dzięki czemu nikt nie dba o ich należyty stan, terminową naprawę i t. d.

Taki stan rzeczy koliduje wyraźnie z ogólnemi zasadami porządku i bezpieczeństwa ruchu i wykracza przeciwko obowiązującym przepisom, zaś drużynom parowozowym uniemożliwia należyte spełnianie tych obowiązków, do których są i mogą być przeznaczone.

Ponieważ omawiane zarządzenie D. K. P. Wilno nie obowiązuje w żadnej innej Dyrekcji Okręgowej K. P. i jest niezgodne z obowiązującymi przepisami, a wielokrotne interwencje podejmowane przez nasz Związek w samej Dyrekcji dotąd pozytywnego rezultatu nie dały, przeto zwracamy się do Ministerstwa Komunikacji z uprzejmą prośbą o wydanie zarządzenia, aby Dyrekcja K. P. w Wilnie cofnęła odnośne zarządzenie i nie nakładała w przyszłośąi na drużyny parowozowe obowiązku obsługiwania zwrotnic".

Ani te memoriały, ani wielokrotne wystąpienia Centrali i Zarządu Okręgowego Z. Z. M. w Dyrekcji O. K. P. Wilno nie zdołały skłonić czynników miarodajnych do zmiany omawianych „zarządzeń". W rezultacie mamy katastrofę, zabitych, rannych, aresztowanych, śledztwo, proces i milionowe straty dla P. K. P. Za cenę tych strat możnaby napewno zatrudnić odpowiednią ilość pracowników dla obsługi zwrotnic i dać im zarobek i utrzymanie.

Za to przecież ktoś jest i musi być odpowiedzialny. Należy się zatem spodziewać, że do odpowiedzialności zostaną pociągnięci wszyscy, którzy zawinili nie wyłączając i tych, którzy mimo ostrzeżeń i uwag, nie dali posłuchu głosom przestrogi i rozsądku i w imię ślepej a bezmyślnej manii oszczędnościowej stali się głównymi i właściwymi sprawcami katastrofy.

INTERWENCJE I WYSTĄPIENIA PREZYDJUM ZWIĄZKU

Dnia 5.VII.36 r. w M. K. — w sprawie godzinowego i urlopu dla kol. Spyta — **Siadak, Spyt** i **Bartuś.**

Dnia 16.VII.36 r. w M. K. — w sprawie godzinowego — **Siadak Lisiewicz.**

Dnia 21.VII.36 r. w M. K. — w sprawie godzinowego — **Siadak, Pruszyński, Lisiewicz.**

Dnia 3.VIII.36 r. — w M. K. — w sprawie godzinowego, urlopu dla kol. Spyta, w sprawach kol. kol. Krzemińskiego i Słonia, oraz Wudkowskiego — **Siadak, Pruszyński, Hernet i Spyt.**

Dnia 17.VIII.35 r. w M. K. — w sprawach godzinowego, wymiaru emerytalnego dla kol. Grodzkiego z Bydgoszczy — **Siadak, Pruszyński, Lisiewicz.**

Dnia 25.VIII.36 r. w M. K. — w sprawie premji węglowej i przetokowej dla drużyn parowozowych D. O. K. P. Poznań, w sprawie godzinowego, ryczałtu i umundurowania dla m-stów instruktorów — **Siadak, Pruszyński, Lisiewicz.**

Dnia 8.IX.36 r. w M. K. — w sprawie godzinowego, ryczałtu dla maszynistów - instruktorów, w sprawach emerytalnych kol. kol. Oniszczuka Adama — Brześć, Kamińskiego Józefa — Piotrków, w sprawie dodatku ekonomicznego (wyrównawczego) kol. Mymochoda Jana — Czortków, w sprawie odwołania kol. Walewskiego — Kutno od nałożonej kary, w sprawie premji węglowej i przetokowej dla drużyn parowozowych D. O. K. P. Poznań— **Siadak, Pruszyński, Lisiewicz.**

Dnia 14.IX.36 r. w O. M. Kowel — w sprawach miejscowych — **Pruszyński, Jożwicki, Kraszewski, Wiadr.**

Dnia 15.IX.36 r. w M. K. — w sprawie godzinowego, ryczałtu i umundurowania dla maszynistów instruktorów, w sprawach osobistych (emer.), Oniszczuka z Brześcia i Kamińskiego z Piotrkowa — **Siadak, Pruszyński.**

Dnia 21.IX.36 r. w M. K. — w sprawie godzinowego, ryczałtów i umun. dla masz. instr., awansów, listy starszeństwa i ceny węgla deputowego — **Siadak.**

Dnia 22.IX.36 r. w M. K. — w sprawie podwyższenia normy węglowej oraz wypłaty premji opałowych i przetokowych w D. O. K. P. Poznań — **Siadak, Spyt.**

Dnia 25.IX.č6 r. w D. O. K. P. Wilno — w sprawie awansów, etatów i porządku starszeństwa — **Siadak, Pruszyński, Piątkowski.**

ZEBRANIA KÓŁ Z. Z. M.

Dnia 3.VII.36 r. Zebranie drużyn parowozowych węzła warszawskiego — **Siadak, Pruszyński, Lisiewicz.**

Dnia 10.VII.36 r. Zebranie Koła Gdynia — **Siadak, Lisiewicz.**

Dnia 7.VII.36 r. Zebranie Koła Skarżysko — **Pruszyński, Lisiewicz.**

Dnia 8.VII.36 r. Zebranie Koła Piotrków — **Siadak.**

Dnia 12.VII.36 r. Zebranie Koła Strzemieszyce — **Hernet.**

Dnia 12.VII.36 r. Zebranie Koła Łazy — **Pruszyński.**

Dnia 14.VII.36 r. Zebranie drużyn parowozowych węzła warszawskiego — **Siadak, Pruszyński, Lisiewicz.**

Dnia 23.VII.36 r. Zjazd Okręgu Z. Z. M. Katowice — **Siadak.**

Dnia 24.VII.36 r. Zebranie Udziałowców Spółdzielni Jastrzębie-Zdrój — **Siadak.**

Dnia 29.VII.36 r. Zebranie Koła Brześć — **Lisiewicz.**

Dnia 31.VII.36 r. Zebranie Koła Wilno — **Siadak, Pruszyński.**

Dnia 5.VIII.36 r. Zebranie Koła Grodno — **Siadak.**

Dnia 9.VIII.36 r. Zebranie Koła Lida — **Hernet.**

Dnia 10.VIII.36 r. Zebranie Koła Sarny — **Pruszyński.**

Dnia 13.VIII.36 r. Zebranie drużyn parowozowych węzła warszawskiego — **Siadak.**

Dnia 19.VIII.36 r. Zebranie Koła Kutno — **Siadak.**

Dnia 7.IX.36 r. Zebranie Koła Łódź — **Siadak.**

Dnia 13.IX.36 r. Zebranie Koła Kowel — **Pruszyński.**

Dnia 17.IX.36 r. Zebranie Koła Strzemieszyce — **Siadak, Lisiewicz.**

Dnia 23.IX.36 r. Zebranie Koła Zbąszyń — **Lisiewicz.**

Dnia 25.IX.36 r. Zebranie Koła Wilno — **Siadak.**

Dnia 27.IX.36 r. Zebranie Koła Częstochowa — **Spyt.**

Wykaz sum, wypłaconych przez Kasę Główną Z. Z. M.

w okresie od 1. I do 31. VIII 1936 roku.

Wypłacono tytułem odpraw emerytalnych	zł. 116.106.58	
„ „ zapomóg z Kasy Pośmiertnej .	„ 5.200.—	
„ „ „ z Kasy Pogrzebowej .	„ 7.425.—	
„ „ „ chorym . .	„ 12.358.—	
„ „ „ bezzwrotnych . . .	„ 1.515.—	
„ „ wynagrodzeń za obrony i porady prawne .	„ 15.446.—	
„ Okręgom i Kołom na wydatki organizacyjne w formie odsetek i za inkaso	„ 20.379.35	zł. 178.429.93
Pozatem wydatkowano:		
na spłatę długów hipotecznych	zł. 50.000.—	
wpłacono do Urzęd. Państw. tytułem podatków	„ 16.657.11	„ 66.657.11
		zł. 245.087.04

W poczuciu wdzięczności wyrażam tą drogą serdeczne podziękowanie wszystkim p. p. Kolegom, którzy oddali ostatnią przysługę koleżeńską memu nieodżałowanemu mężowi ś. p. **Karolowi Rudnerowi** masz. II kl. parowoz. Chebzie. Równocześnie dziękuję p. Nacz. Parow. Chebzie, por. mar. rez. Fronczkowi oraz p. kap. mar. rez. Oszkowi, szczególnie zaś Zarządowi Koła Miejscowego Z. Z. M. w Chebziu za okazaną pomoc przy urządzaniu pogrzebu jak i Centrali Z. Z. M. za wypłacenie 500 zł. dla męża z Kasy Odpraw Emeryt. i niezwłoczne wyasygnowanie dalszych 500 zł. z Kasy Pogrzebowej.

Emilia Rudner z dziećmi.

Składam niniejszym serdeczne podziękowanie Centrali Z. Z. M. za udzielenie mi pomocy prawnej, p. **Dr. Żuniakowi** za fachowe i sumienne przeprowadzenie sprawy oraz p. **mec. Wacławowi Zaczyńskiemu** za skuteczną obronę w Najwyższym Trybunale Administracyjnym.

Równocześnie zwracam się do wszystkich pracowników służby parowozowej z wezwaniem aby niezłomnie i niezachwianie trwali w szeregach Z. Z. M., jako jedynej organizacji, która zapewnia swoim członkom sumienną, umiejętną i skuteczną pomoc prawną.

Błaszczyk Wincenty,
emer. pom. masz. Szopienice.

Zarządowi Głównemu Z. Z. M. w Warszawie za udzielenie mi pomocy prawnej, a panu **Mec. Zaczyńskiemu W.** za skuteczną i umiejętną obronę, przed Sądem Apelacyjnym w Poznaniu, składam tą drogą moje serdeczne podziękowanie.

Bieleżewski Michał
masz. par. Jarocin.

Zarządowi Głównemu Z. Z. M. w Warszawie składam serdeczne podziękowanie, za okazaną mi pomoc podczas długotrwałej mojej choroby, a po przejściu w stan spoczynku za otrzymaną odprawę emerytalną, która to wielce przyczyniła się do uskutecznienia przeprowadzonej mojej kuracji. Zarazem ślę życzenia Kolegom Zarządu Głównego, życząc im owocnej pracy dla dobra członków tej zasłużonej, wysoko stojącej organizacji, jak również i dla dobra naszej Ojczyzny.

Z koleżeńskim pozdrowieniem
Julian Polański
em. masz. I kl.
Szczakowa.

Tym wszystkim którzy oddali ostatnią przysługę drogim nam zwłokom ś. p. **Stanisława Wilbika,** maszynisty parowozowni Piotrków, składamy tą drogą serdeczne Bóg zapłać.

Żona i dzieci.

ZAMIANA

Maszynista parowozowni Tarnowskie Góry — DOKP Katowice pragnie się z kolegą z DOKP Toruń parowozownia Bydgoszcz, Gdynia lub Toruń na równorzędne stanowisko zamienić. Mieszkanie składające się z trzech pokoi i kuchni, śpiżarki, łazienki, przedpokoju i ogródka stoi do dyspozycji. Koledzy którzy by reflektowali na ową zamianę mogą się zgłosić listownie.

Betlejewski Franciszek
Maszyn. Parow. Tarnowskie Góry.
ul. Stelmacha 3.
(kol. Lasowiec).

PODZIĘKOWANIA

Zarządowi Głównemu Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce za rychłe wypłacenie odprawy pośmiertnej po ś. p. **Kazberuku Janie,** pomocniku maszynisty I kl. parowozowni Czeremcha, oraz kolegom, współpracownikom i życzliwym, którzy brali udział w oddaniu ś. p. zmarłemu ostatniej posługi, szczególnie zaś Zawiadowcy tejże parowozowni p. Walotkowi za troskliwą opiekę nad pozostałą rodziną, składamy tą drogą serdeczne podziękowanie.

Żona i dzieci.

Wydawca: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. Redaktor odpowiedzialny: **Eugenjusz Pruszyński**

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka, Warszawa